

10161

**Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Solothurn-Münster-Bahn**

(Vom 23. Dezember 1968)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf über die Erteilung einer neuen Konzession für die Solothurn-Münster-Bahn zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Die Bahn von Solothurn nach Münster entspricht einem bereits im Jahre 1844 betonten Bedürfnis, das Birstal entlang der von Crémines nach Gänsbrunnen führenden Schlucht und mittels eines Durchstichs durch die südliche Jurakette des Weissensteins mit dem um die Jahrhundertwende zum Eisenbahnknotenpunkt gewordenen Solothurn zu verbinden. Die Initianten massen der projektierten Bahn eine grosse politische, wirtschaftliche und militärische Bedeutung bei. Sie sahen in ihr eine günstige Verbindung zwischen Solothurn, dem Oberrhein, der Zentralschweiz, dem Emmental und dem Berner Oberland einerseits und dem Münstertal, dem Laufental und der Ajoie andererseits. Sie hoben ferner die Bedeutung der Bahn im internationalen Verkehr zwischen Frankreich und den Alpen durchstichen Gotthard, Lötschberg und Simplon hervor. Das Projekt sah eine eingleisige Normalspurbahn mit Adhäsionsbetrieb vor. Ausgehend vom Bahnhof Solothurn West sollte das vorgesehene Trasse östlich an Langendorf und südlich an Oberdorf vorbeiführen und bei Holz die Jurakette sowie das Südportal des Weissensteintunnels erreichen, welcher in der Nähe von Gänsbrunnen ausmündet. Die anschliessende Trasseführung über Crémines und Grandval nach Münster in den Bahnhof der Jura-Luzern-Bahn war in der nordwestlich verlaufenden Klus und längs der Raus vorgesehen, deren Lauf zweimal überquert werden sollte.

Mit Beschluss vom 9. Dezember 1889 erteilte die Bundesversammlung den Herren J. Spillmann und Th. Walker, beide in Solothurn, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft für eine Dauer von 80 Jahren eine Konzession für den

Bau und Betrieb einer Normalspurbahn von Solothurn nach Münster (Eisenbahnaktensammlung [EAS 10, 204]). Am 15. April 1898 (EAS 15, 86) übertrug die Bundesversammlung die Konzession unter den gleichen Bedingungen auf das Initiativkomitee der Solothurn-Münster-Bahn. Gleichzeitig verlängerte sie die konzessionsmässige, letztmals durch Bundesratsbeschluss vom 10. Januar 1896 erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Gesellschaftsstatuten bis 9. Dezember 1899. Die Statuten der am 30. April 1899 gegründeten Aktiengesellschaft wurden am 17. Oktober desselben Jahres genehmigt. Das Aktienkapital von 3858000 Franken war bei der Gründung zu einem Fünftel einbezahlt. Damit waren aber die anfänglichen finanziellen Schwierigkeiten nicht behoben. Erst nachdem es möglich geworden war, ein durch Hypotheken im 1. und 2. Rang je zur Hälfte gesichertes Obligationenkapital im Betrage von 2500000 Franken aufzunehmen, und nachdem das Aktienkapital auf 4831000 Franken erhöht worden war, verfügte die Bahngesellschaft über genügend finanzielle Mittel, um die Kosten des auf 7300000 Franken veranschlagten Bahnbaues zu decken.

Die im Winter 1903 aufgenommenen Bauarbeiten boten grosse Schwierigkeiten. Der Durchstich des Weissensteintunnels verlief wegen der verschiedenen Gesteins- und Mergelschichten sowie wegen der Wassereinbrüche besonders mühevoll. Es mussten ferner hohe Dämme errichtet und zahlreiche Brücken gebaut werden. Der Bahnbetrieb konnte deshalb erst am 1. Juli 1908 eröffnet werden. Bereits während der Bauzeit wurde die Solothurn-Münster-Bahn mit Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1905 betreffend ergänzende Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 bezeichnet (EAS 21 41).

Mit Rücksicht auf die relativ geringe Länge der Solothurn-Münster-Bahn beabsichtigte die Bahnverwaltung seit jeher, den Betrieb einer benachbarten Bahngesellschaft zu übertragen. Nachdem die zuerst angefragten Schweizerischen Bundesbahnen, an deren Netz die Solothurn-Münster-Bahn beidseitig anschliesst, die Übernahme des Betriebes abgelehnt hatten, kam im Jahre 1907 ein Betriebsvertrag mit der Direktion der Emmentalbahn zustande, der heute noch in Kraft ist. Mit den im Jahre 1932 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Solothurn-Münster-Bahn abgeschlossenen Gemeinschaftsverträgen wurden ferner das Befahren der Bundesbahnstrecke zwischen dem Hauptbahnhof Solothurn und dem Bahnhof Solothurn West sowie die Mitbenützung der Bahnhöfe Solothurn, Solothurn West und Münster durch die Züge der Solothurn-Münster-Bahn geregelt.

II. Technischer Zustand und Beschreibung der Bahn

Die Eigentumslänge der Solothurn-Münster-Bahn beträgt 21,510 Kilometer, die Betriebslänge 23,048 Kilometer, wovon 14,455 Kilometer im Kanton Solothurn und 8,593 im Kanton Bern gelegen sind. Die grösste Neigung der Strecke beträgt 28 Promille. Der Kulminationspunkt, welcher sich bei Gänsbrunnen am Nordausgang des 3,7 Kilometer messenden Weissensteintunnels befindet, liegt

auf 719 Meter über Meer. Der von der Bahn bewältigte Höhenunterschied misst 276 Meter. Aus topographischen Gründen war der Bau von 22 mehr als zwei Meter langen Brücken erforderlich. Die längste Brücke (Geissloch) misst 182 Meter.

Seit dem Bahnbau wurden dauernd Verbesserungs- und Ergänzungsarbeiten ausgeführt. Der Jurakalk-Schotter des Unterbaus wurde zum grössten Teil durch den geeigneteren Schlagschotter ersetzt. Nachdem die Unternehmung bereits im Jahre 1932 mit dem Einbau zusätzlicher Schwellen und dem Verschweissen der ursprünglich 12 Meter langen Schienen zu solchen von 36 Metern Länge begonnen hatte, ging sie im Jahre 1963 dazu über, die Schienen lückenlos zu verschweissen. Gegenwärtig weist mehr als ein Drittel der gesamten Strecke lückenlos verschweisste Schienen auf, was die Laufruhe des Rollmaterials erhöht. Überdies wurden zusätzlich Stützmauern erstellt und an verschiedenen Böschungen Verbauungen vorgenommen. Weitere bedeutende Leistungen erbrachte die Bahn zur Instandhaltung des Weissensteintunnels und der Brücken. In zwei Bauetappen von 1922 bis 1932 und von 1949 bis 1953 wurde der Tunnel durch das Einziehen von Sohlengewölben und den Einbau einer Kanalisation unter dem Geleise entwässert sowie durch Injektionen von Beton in das Mauerwerk konsolidiert.

Diese Massnahmen hatten die gewünschte Beruhigung der Druckpartien zur Folge, die indessen weiterhin durch genaue Messungen kontrolliert werden. Die neu eingeführten Belastungsnormen veranlassten die Bahnunternehmung, ein Programm für den Ersatz von Brücken auszuarbeiten und ab 1960 auszuführen. Im ersten Arbeitsjahr sind bereits vier aus der Zeit des Bahnbaues stammende Eisenbrücken durch solche aus Eisenbeton ersetzt worden. Im Jahre 1962 konnten zwei weitere Brücken durch moderne Konstruktionen ersetzt werden. In den Jahren 1952 bis 1966 wurden ferner fünf der insgesamt acht Stationen einschliesslich der dazugehörenden Anlagen modernisiert und erweitert. In den letzten 15 Jahren schenkte die Unternehmung den 21 Niveauübergängen vermehrt Beachtung. Von 1952 bis 1967 wurden zwei Niveauübergänge durch Strassenunterführungen ersetzt. Je ein weiterer Niveauübergang wurde mit einer automatischen Barriere und einer automatischen Halbbarriere ausgerüstet. Überdies ist ein Übergang mit einer Blinklichtanlage versehen worden.

Eine bedeutende Änderung stellte die Elektrifikation der Linie dar. Die elektrische Traktion wurde bereits im Jahre 1905 in Erwägung gezogen. Die Initianten mussten aber aus finanziellen Gründen darauf verzichten, weshalb die Bahn mit Dampfraktion eröffnet wurde. Im Zusammenhang mit der Elektrifikation der Emmentalbahn und dem Umbau der bereits elektrifizierten Burgdorf-Thun-Bahn auf das Stromsystem der Schweizerischen Bundesbahnen wurde der Gedanke der elektrischen Zugförderung im Jahre 1931 wieder aufgegriffen. Gestützt auf das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (BS 7 242) erklärte sich der Bundesrat bereit, die Hälfte der erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat machte die Bundeshilfe von der Bedingung abhängig, dass die interessierten Kan-

tone und Gemeinden ebenfalls zur Hälfte an die auf 1 450 000 Franken errechneten Kosten (inklusive der Beschaffung von zwei Lokomotiven und einem Personen-Gepäck-Triebwagen) beitragen. Die Umstellung auf ausschliesslich elektrischen Betrieb fand am 2. Oktober 1932 statt. Der Traktionsstrom wird von den Bernischen Kraftwerken über die Unterwerke Burgdorf, Delsberg und Biel der Schweizerischen Bundesbahnen bezogen.

Alle zur Zeit vorhandenen automatischen Einrichtungen sind auch für die Zukunft genügend dimensioniert. Die Elektrifikation ermöglichte es, die Fahrzeit der Züge auf der gesamten Strecke zu kürzen und den Fahrplan dementsprechend zu verbessern. Die Anzahl Zugskilometer, die im Dampfbetrieb im Maximum 150 000 pro Jahr betrug, übersteigt gegenwärtig 320 000. Auch das Rollmaterial hat verschiedene Verbesserungen erfahren. Nach der Anschaffung eines weiteren Triebwagens im Jahre 1953 verfügt die Bahn nunmehr über zwei Lokomotiven mit einer Leistung von je 1600 PS und über zwei Triebwagen mit 1200 bzw. 800 PS sowie über einen Traktor. In den Jahren 1944 bis 1946 wurden aus zweiachsigen drei vierachsige Personenwagen konstruiert.

Die restlichen zweiachsigen Personenwagen wurden ausrangiert; als Ersatz dafür kaufte die Unternehmung im Jahre 1966 zwei guterhaltene Vierachswagen der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft. Im selben Jahre sind ferner zwei vierachsige Personenwagen mit neuen Drehgestellen versehen worden. Die Bahn verfügt gegenwärtig über 14 Personenwagen.

Ein Bundeskredit gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (AS 1958, 335) versetzte die Bahn in die Lage, im Jahre 1962 eine weitere Ausbauetappe in Angriff zu nehmen. Zu den seither abgeschlossenen Arbeiten zählen der Einbau eines elektrischen Stellwerkes und die Verlängerung des Kreuzungsgeleises in Oberdorf. Der vorerwähnte Kredit erlaubte ferner, drei neue Personenwagen und einen thermischen Stationstraktor anzuschaffen. Die Erneuerung und Modernisierung der Bahn sollen systematisch fortgesetzt werden. Vorgesehen sind die Anschaffung von Rollmaterial sowie die Verstärkung von vier Eisenbrücken.

Die bisher durchgeführte Modernisierung der festen Einrichtungen und des Rollmaterials hat eine Leistungssteigerung ergeben und gleichzeitig ermöglicht, das Stations- und Zugpersonal zu reduzieren. Bezogen auf die Zahl der Zugskilometer sind die Leistungen in den letzten 20 Jahren um rund die Hälfte gestiegen.

III. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Die wirtschaftliche Entwicklung der Solothurn-Münster-Bahn war seit deren Inbetriebnahme sehr wechselvoll. Die Eröffnung der Münster-Grenchen-Bahn, welche zwecks Herstellung einer besseren Verbindung zu der im Bau begriffenen Löttschbergbahn durch die französische Ostbahn finanziert wurde, brachte die Solothurn-Münster-Bahn hinsichtlich des Transitverkehrs stark ins Hintertreffen.

Noch einschneidender aber waren die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges. Die Grenze bei Delle wurde nämlich vorübergehend vollständig abgeriegelt, und nach Kriegsschluss ging das Elsass an Frankreich über. Dadurch verlor Delle seine Bedeutung als Grenzübergang zwischen Frankreich und der Schweiz; denn die französischen Bahnen hatten alles Interesse, den Güterverkehr über möglichst lange französische Strecken nach dem gut ausgebauten Grenzbahnhof Basel zu leiten. Die Zahl der jährlich beförderten Personen, die in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg 300 000 (1913) überstieg, erhöhte sich bis 1950 auf etwa 1 165 000. Günstig wirkte sich der Betrieb der im Jahre 1950 eröffneten Sesselbahn von der Station Oberdorf nach dem Weissenstein aus. In den darauffolgenden Jahren trat ein Verkehrsschwund ein; während in den Jahren 1952 bis 1957 1 035 000 bis 1 088 000 Passagiere die Bahn benützten, waren es im Jahre 1965 nur noch 878 000. Im Jahr 1966 stieg die Zahl auf 894 000. Anders liegen die Verhältnisse im Güterverkehr, der zum grössten Teil aus Transitverkehr besteht. Die Zahl der beförderten Tonnen stieg von 45 000 im Eröffnungsjahr rasch auf 170 000 im Jahre 1912. Seither wies der Güterverkehr eine rückläufige Tendenz auf. Das Transportvolumen von 1912 konnte nur noch in vereinzelt wenigen Jahren erreicht oder überschritten werden. Seit 1961 steigt der Anteil des Transitverkehrs am Güterverkehr wieder an; er erreichte 1961, als insgesamt 128 000 Tonnen transportiert wurden, 64 Prozent und 1965 bereits 71 Prozent der in diesem Jahr transportierten 136 000 Tonnen Güter.

Das in den Ergebnissen des Personen- und Güterverkehrs verzeichnete wechselvolle Schicksal der Bahn beeinflusste deren finanzielle Lage ebenfalls von jeher. Die grossen Einnahmehausfälle zufolge der Schliessung des Grenzübergangs bei Delle nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges sowie die französischerseits vorgenommene Umleitung des Güterverkehrs über Basel brachten das Unternehmen schon 1919 bis 1921 derart in finanzielle Bedrängnis, dass die Hilfe Dritter, namentlich der öffentlichen Hand, in Anspruch genommen werden musste. Bereits im Jahre 1923 erfolgte gestützt auf den Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen (BS 7 245) eine durchgreifende Finanzsanierung, wobei eine Abschreibung des Aktienkapitals von 4825 600 Franken um 2895 000 Franken auf 1 930 600 Franken notwendig wurde. Schwebende Schulden und auf dem Obligationenkapital geschuldete Zinsen wurden in Prioritätsaktien verschiedenen Ranges im Betrage von 1 350 000 Franken umgewandelt, so dass das gesamte Aktienkapital neu nun 3 280 600 Franken betrug. Infolge der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre und des andauernden Einnahmerückganges geriet die Unternehmung abermals in eine Notlage, die eine zweite Finanzrekonstruktion notwendig machte. Diese war wiederum mit einer erheblichen Herabsetzung des Aktienkapitals (auf 2 147 950 Franken) und einer Umwandlung geschuldeter Zinsen in Prioritätsaktien verschiedenen Ranges verbunden. Im Jahr 1939, nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. April des gleichen Jahres über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7 248), ersuchte die Unternehmung um die Gewährung eines Beitrages. Nach langdauernden Verhandlungen wurde der Solothurn-Münster-Bahn im Jahre 1946 ein Betrag von 1 200 000 Franken

zugesprochen, und zwar in Form eines Darlehens à fonds perdu von 500 000 Franken, während weitere 300 000 Franken gegen Prioritätsaktien ausgehändigt wurden. Die übrigen 400 000 Franken wurden mit dem Elektrifikationsdarlehen des Bundes vereinigt. Der Bund knüpfte strenge Bedingungen an diese Leistungen, die in erster Linie für technische Verbesserungen, für den Ausbau des Weissensteintunnels sowie für die Anschaffung von Rollmaterial verwendet werden sollten. Die Kantone Solothurn und Bern, einschliesslich der beteiligten Gemeinden, mussten auf die Rückzahlung der seinerzeit gewährten Elektrifikationsdarlehen verzichten. Von den beiden Hypothekaranleihen von je 1 250 000 Franken konnte das Anleihen ersten Ranges mit eigenen Mitteln im Jahre 1946 mit 25 Prozent zurückbezahlt werden. Das von der Stadt Solothurn verbürgte Anleihen zweiten Ranges musste von dieser und den rückbürgenden Gemeinden voll eingelöst werden. Die Privataktionäre brachten ebenfalls bedeutende Opfer, als die Prioritäts- und Stammaktien gleichgestellt und auf 25 Franken pro Aktie abgeschrieben wurden. Die finanzielle Lage blieb dennoch prekär; die Bahn wies weiterhin jedes Jahr erhebliche Betriebsdefizite auf. Diese werden seit dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes durch den Bund und die Kantone Solothurn und Bern mit Betriebssubventionen gedeckt (Eisenbahngesetz Artikel 58, Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes). Der Bahn wird zudem alljährlich die den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs zukommende Globalentschädigung im Ausmasse eines Drittels der Abschreibungen entrichtet (Eisenbahngesetz Artikel 49 ff.). Die der Unternehmung zur Verfügung gestellten Mittel genügten dennoch nicht, um den stark angewachsenen Investitionsbedarf zu befriedigen. Sie geriet sogar mit der üblichen Anlageerneuerung in Rückstand, so dass sie im Jahre 1962 ein auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (technische Verbesserungen) gestütztes Begehren um finanzielle Hilfe für Aufwendungen höchster Dringlichkeit im Betrage von 1 500 000 Franken unterbreiten musste. Der von der Aufsichtsbehörde für die unaufschiebbaren Arbeiten und Anschaffungen errechnete Finanzbedarf belief sich auf 1 596 000 Franken. Die in Anwendung der Vollziehungsverordnung vom 19. Dezember 1958 über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes (AS 1958 1369) zwischen dem Bund sowie den zur Beteiligung an der Hilfeleistung verpflichteten Kantonen Solothurn und Bern einerseits und der Bahnunternehmung andererseits abgeschlossene Vereinbarung vom 21. Mai 1962 sah eine Eigenleistung der Bahn von 596 000 Franken und eine Beteiligung der öffentlichen Hand von 1 000 000 Franken am Aktienkapital gegen Aushändigung von Prioritätsaktien vor. Die einzelnen Leistungen des Bundes und der Kantone Solothurn und Bern beliefen sich auf 440 000, 360 000 und 200 000 Franken. Für die teuerungsbedingten Mehrkosten leisteten der Bund und die beiden Kantone nach Abschluss der Erneuerungsmassnahmen eine Zusatzhilfe in der Form einer bedingt rückzahlbaren Subvention im Betrage von 57 000, 47 000 und 26 000 Franken. Mit Bundesratsbeschluss vom 17. Juli 1964 (AS 1964 787) wurde die Bahn dem Bundesbeschluss vom 5. Juni 1959 über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Eisenbahnen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss [AS 1959 801] unterstellt. Die hieraus in der Form von herabgesetzten Taxen sich ergebenden Vorteile kommen der Einwoh-

nerschaft von sieben bernischen und zwei solothurnischen Gemeinden zugute. Am 31. Mai 1965 stellte die Bahn zwecks Finanzierung der zweiten Etappe des technischen Erneuerungsprogramms das Gesuch um eine ergänzende Investitionshilfe im Betrage von 7818 000 Franken. Dieser Betrag konnte jedoch im Einvernehmen mit der Bahnverwaltung auf 3 000 000 Franken herabgesetzt werden. Der Entscheid über das Gesuch steht noch aus.

Das gegenwärtig auf 2 135 075 Franken sich belaufende Aktienkapital setzt sich aus 2650 Prioritätsaktien zu 500 Franken und aus 32 403 Stammaktien zu 25 Franken zusammen. Das Ausmass der Beteiligung am Aktienkapital vor und nach der Hilfeleistung gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes ist in nachfolgender Zusammenstellung veranschaulicht.

	Vor Hilfe gemäss Art. 56 EG		Nach Hilfe gemäss Art. 56 EG	
	Aktienkapital		Aktienkapital	
	in Franken	in %	in Franken	in %
Bund	300 000	26,4	740 000	34,7
Kantone	138 450	12,2	519 950	24,3
Gemeinden	280 350	24,7	458 850	21,5
Private	416 275	36,7	416 275	19,5
Total	1 135 075	100,0	2 135 075	100,0

Die jährlichen Betriebsfehlbeträge sind erheblich. Das Jahr 1967 ergab einen Betriebsertrag von 1 634 531 Franken (1966: 1 652 030) und einen Betriebsaufwand von 2 151 377 Franken (1966: 2 175 788), somit ein Betriebsdefizit von 516 845 Franken (1966: 523 758). In den Erträgen sind die Leistungen des Bundes für die Tarifannäherung und die Globalentschädigungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen inbegriffen (Eisenbahngesetz Artikel 49 ff.). Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1967 schloss mit einem Passivsaldo von 269 165 Franken ab (1966: 271 156). Gemäss Bilanz auf 31. Dezember 1967 stehen den Aktiven von 8 238 725 Franken (Anlagevermögen 7 510 176 Franken, Betriebsvermögen 459 384 Franken und Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 269 164 Franken) auf der Passivseite das Eigenkapital von 6 762 680 Franken (Grundkapital: 2 135 075 Franken Reserven und 4 627 605 Franken Rücklagen) und ein Fremdkapital von 1 476 045 Franken gegenüber. Auf letzteres entfallen als feste Verbindlichkeit das dreiprozentige Elektrifikationsdarlehen des Bundes von 1932 und 1952, das mit 1 085 822 Franken ausgewiesen ist, sowie die laufenden Verbindlichkeiten im Betrage von 260 222 Franken.

Die Verkehrserträge sind in den letzten zwei Jahrzehnten dauernd gestiegen. Im Jahre 1966 wurde erstmals ein leichter Rückgang verzeichnet. Die Verkehrserträge werden seit dem Jahre 1958 durch den viel rascher ansteigenden Betriebsaufwand überholt. Es wird daher die nächste Zeit kaum mit einer Verbesserung der Ertragslage zu rechnen sein.

IV. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Zur Begründung ihres Konzessionserneuerungsgesuches vom 15. März 1967 weist die Bahnverwaltung darauf hin, dass die Bahn in kürzester Verbindung zwischen Münster sowie dem nördlichen Berner Jura und dem stark industrialisierten Raum Solothurn darstellt. Die fortschreitende Entwicklung von Solothurn und Münster berechtere zur Annahme, dass der Berufs- und Schülerverkehr weiter zunehmen werde. Ferner werde sich der Tourismus auf dem Weissenstein, dessen Gebiet zu den bevorzugten Ausflugszielen der Nordwestschweiz zähle, weiterhin günstig auf die Personenfrequenzen auswirken, zumal Bestrebungen im Gange seien, dort ein Sport- und Kulturzentrum zu errichten. Im Transitverkehr liege das Schwergewicht nach wie vor bei den Gütertransporten. Es werde damit gerechnet, dass nach dem Bau des geplanten Binnenschiffahrtshafens in Bourgoigne an der französischen Bahnlinie Delle-Belfort die transitierenden Gütertransporte, welche die Haupteinnahmequelle des Güterverkehrs bilden, einen Aufschwung erfahren werden. Die Solothurn-Münster-Bahn möchte von der bisherigen konzessionsmässigen Verpflichtung, Erstklasswagen oder Abteile zu führen, befreit werden. Sie begründet ihr Anliegen mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren von 100 Bahnbenützern durchschnittlich nur drei die erste Klasse benützten. Ein weiteres Begehren der Bahn geht dahin, dass ihr in der Konzession das Recht zuerkannt werde, bei Bedarf einen Automobilbetrieb an Stelle schwach frequentierter Bahnkurse einzusetzen. Die Bahnverwaltung ist der Auffassung, dass sich derartige Massnahmen in Zukunft als zweckmässig erweisen könnten.

Im Vernehmlassungsverfahren erklärten sich die Kantone Solothurn und Bern mit der Konzessionserneuerung für 50 Jahre einverstanden und wünschten, ihr Recht auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert zu sehen. Diesem Anliegen wird mit Artikel 14 des Konzessionsentwurfes entsprochen.

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartements äusserte sich in zustimmendem Sinne zur Konzessionserneuerung. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe erklärten sich ebenfalls mit der Erneuerung der Konzession einverstanden. Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn, die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und der Busbetrieb Solothurn und Umgebung haben dergleichen ihre Zustimmung geäussert.

Gemäss Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes kann eine Konzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Bedeutung der Solothurn-Münster-Bahn liegt nach wie vor darin, dass sie im Personen- und Güterverkehr die kürzeste Verbindung zwischen den Landesgegenden südlich und nördlich der Weissensteinkette darstellt, gute Bahnanschlüsse in Münster und Solothurn gewährleistet und auch den nördlichen solothurnischen Kantonsteil der Hauptstadt Solothurn näherbringt. Die Bahn ist somit für eine Landesgegend von erheblicher Bedeutung. Dies war ohnehin eine rechtliche Voraussetzung dafür, dass der Bund sich

an den vorerwähnten Hilfemassnahmen beteiligen konnte. Die Interessen der Landesverteidigung bleiben auch nach der Konzessionserneuerung gewahrt.

Der von der Bahnunternehmung zur Begründung ihres Begehrens um Befreiung von der Pflicht zur Führung beider Wagenklassen geltend gemachte Anteil der Erstklasspassagiere am gesamten Personenverkehr (drei Prozent) deckt sich annähernd mit dem für die konzessionierten Eisenbahnen ermittelten Durchschnittswert. Allerdings liegt das entsprechende Mittel bei den Privatbahnen mit grossem Touristen- und Fremdenverkehr höher (Montreux-Oberland-Bahn 5,6 Prozent, Brig-Visp-Zermatt-Bahn 8,2 Prozent, Luzern-Stans-Engelberg-Bahn 3,9 Prozent). Die defizitäre Finanzlage der Bahn und der geringe internationale Personen- und Touristenverkehr lassen das Anliegen der Verwaltung verständlich erscheinen. Übrigens entscheidet gemäss Eisenbahngesetz der Bundesrat über die Führung verschiedener Wagenklassen (Artikel 5, Absatz 3). Der Entscheid über den zweiten Zusatzantrag der Bahnverwaltung, es sei ihr in der Konzession das Recht einzuräumen, einen Automobildienst an Stelle schwach frequentierter Züge einzurichten, ist ebenfalls dem Bundesrat vorbehalten (Artikel 8 des Eisenbahngesetzes).

Auf Grund der vorhergehenden Erwägungen kommen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen Konzession im Sinne von Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind.

V. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut des Ihnen unterbreiteten Konzessionsentwurfes entspricht den von Ihnen seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes angenommenen Bundesbeschlüssen. Es wird darin eine normale Geltungsdauer von 50 Jahren vorgesehen. Die Bezeichnung der Solothurn-Münster-Bahn als Nebenbahn (Art. 2) bestätigt den mit Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1905 betreffend ergänzende Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen geschaffenen Zustand.

Die Beförderungspflicht (Art. 9 des Konzessionsentwurfes) erfährt keine Einschränkung gegenüber der ablaufenden Konzession.

Die Kantone Solothurn und Bern haben sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt.

Die Verfassungsmässigkeit

der Vorlage in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34 Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

VI. Antrag

Gestützt auf die vorhergehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Solothurn-Münster-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. Dezember 1968

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Solothurn-Münster-Bahn

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹,
nach Einsicht in das Gesuch der Solothurn-Münster-Bahn vom 15. März
1967,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Dezember 1968,

beschliesst:

I

Der Solothurn-Münster-Bahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Normalspurbahn erteilt.

Gesetzgebung

Art. 1

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten.

Nebenbahnen

Art. 2

Die Bahn wird zur Nebenbahn erklärt.

Dauer

Art. 3

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d.h. für die Zeit vom 10. Dezember 1969 bis 1. Januar 2019, erteilt.

¹ AS 1958 335

Sitz

Art. 4

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Solothurn.

Strecken

Art. 5

Die Konzession gilt für die Strecke von Solothurn nach Münster.

Lärmbekämpfung

Art. 6

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 7 bleibt vorbehalten.

Pläne

Art. 7

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Fahrplan

Art. 8

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Beförderungspflicht und Wagenklassen

Art. 9

¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Tarife

Art. 10

¹ Für die Erstellung der Tarife sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

³ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Haftpflichtversicherung

Art. 11

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personalfürsorge

Art. 12

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Kontrolle

Art. 13

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Rückkauf

Art. 14

Den Kantonen Solothurn und Bern steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Solothurn-Münster-Bahn (Vom 23. Dezember 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10161
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.01.1969
Date	
Data	
Seite	60-72
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 220

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.